

Protokoll

Kurve Kassel

11. Runder Tisch

17. November 2021

Ort: Mehrzweckhalle Frommershausen und Online via Teams
Dauer: 16:00 Uhr – 19:30 Uhr
Leitung: Marco Rasbieler, DB Netz AG
Moderation: Dr. Hanna Seitz, ifok
Protokoll: Anna Schwietering, ifok

Tagesordnung

- TOP 1 Begrüßung und Allgemeines
- TOP 2 Vorbereitung Parlamentarische Befassung
- TOP 3 Beantwortung Anfragen und offenen Punkte
- TOP 4 Ausblick/ nächste Termine
- TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Anlagen zum Protokoll

- Anlage 1 Präsentation der DB Netz AG zum 11. Runden Tisch

TOP 1 Begrüßung und Aktuelles

Begrüßung durch die Deutsche Bahn

Marco Rasbieler, Leiter DB-Technik Portfolio Frankfurt/Kassel, begrüßt die Teilnehmenden im Namen der Deutschen Bahn zum 11. Runden Tisch der Kurve Kassel.

Begrüßung und Einführung durch die Moderation

Auch die Moderatorin Dr. Hanna Seitz, ifok GmbH, begrüßt die Teilnehmenden und gibt einen Überblick über die Agenda. Sie gibt technische Hinweise zur Teilnahme in der Online-Konferenz sowie Hinweise zu den Corona-Richtlinien für die Teilnehmenden vor Ort. Weiter berichtet sie, dass der Entwurf des ausstehenden Protokolls zum 10. Runden Tisch verteilt worden sei und keine Rückmeldung eingegangen seien. Damit wird das Protokoll ohne Einwände verabschiedet.

TOP 2 Vorbereitung Parlamentarische Befassung

Dirk Schütz, Leiter Projekt Kurve Kassel, gibt einen Überblick über die kommenden Schritte im Projekt Kurve Kassel (Folie 5), stellt den Vorschlag der DB Netz AG zur Abstimmung der Kernforderungen aus der Region zur Parlamentarischen Befassung vor und erläutert den angestrebten Zeitplan (Folie 6-8).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Erarbeitung von Kernforderungen

- Ein:e Teilnehmende:r möchte wissen, was es bedeuten sollte, dass bei den Kernforderungen der Region wirtschaftliche Belange berücksichtigt werden müssten bzw. wie sich grundsätzlich Forderungen in Bezug auf die parlamentarische Befassung gestalten können.
 - Dirk Schütz führt zur Beantwortung das Beispiel Lärmschutzwände bzw. die Fragestellung der übergesetzlichen Lärmvorsorge / Lärmsanierung anhand der gesetzlichen Vorgabe „16. Bundes-Immissionsschutzverordnung“ (16. BImSchV) an. Lärmschutzwände würden je nach geforderter Höhe auch höhere Kosten verursachen. Die von der Region geforderten Lärmschutzwände sollten nach seiner Auffassung möglichst so dimensioniert (Höhe, Länge) werden, dass die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV erreicht werden können. Im Vergleich zur aktuellen Situation können daraus gelöste Schutzfälle abgeleitet werden und stellen unter Berücksichtigung der notwendigen Kosten im Ergebnis ein Bewertungsverhältnis dar. Damit habe man eine valide Argumentationsgrundlage und trage so wirtschaftlichen Erwägungen nachvollziehbar Rechnung.
- Ein:e Teilnehmende:r merkt an, das Parlament habe die Möglichkeit weitreichende Beschlüsse zu fassen. Hier sei beispielsweise ein Beschluss denkbar, dass der Nahverkehr in der Region nicht ausgebremst werden dürfe.
 - Dirk Schütz erklärt, dass durch das Projekt mit der Zunahme der Güterzüge der Nahverkehr nicht ausgebremst würde. Dazu habe die DB Netz AG im Austausch mit dem NVV

alle maßgebenden Verkehre abgeglichen und im Rahmen einer Eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung (EBWU) die daraus resultierenden Kapazitäten ermittelt. Diese seien in den vergangenen Runden Tischen vorgestellt worden und zeigten im Ergebnis, dass der Nahverkehr durch die zusätzlichen Güterzüge der Kurve Kassel nicht ausgebremst werden wird. Dennoch könne die Region eine solche Forderung stellen, zusätzliche Mittel des Bundes ließen sich dadurch aber nicht ableiten. Der Beschluss des Bundestages hätte daher nur informativen Charakter.

- Ein:e Teilnehmer:in führt an, die Kernforderungen der Region würden nicht eins zu eins in den Bundestag eingebracht. Die Koalitionsfraktionen im Deutschen Bundestag würden hierzu eine Entschließungsvorlage formulieren, in der entsprechend auch eigene Punkte formuliert werden könnten. Wenn es Forderungen gäbe, die über die Entschlussmöglichkeiten des Bundestags hinaus gingen, beispielsweise den Nahverkehr betreffend, könnten diese auch mit appellativen Charakter aufgenommen werden.
 - Dirk Schütz präzisiert, beim Prozess der Ausarbeitung der Kernforderungen aus der Region sei der Deutsche Bundestag noch nicht involviert. Diese Kernforderungen bewerte die Bahn nach technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Kriterien und übergebe sie anschließend dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) und Bundesverkehrsministerium (BMVI). Letzteres erstelle dann eine Vorlage für den Bundestag, wozu dieser seinen Entschließungsantrag erarbeite.
- Ein:e Teilnehmer:in hinterfragt, warum sich die Forderungen wie hier aufgeführt auf die Vorzugsvariante beziehen sollten. Nach seinem/ihrem Verständnis müssten auch Forderungen zu Alternativvarianten einbezogen werden können und entsprechend das Projekt noch einmal umfassend durch den Deutschen Bundestag geprüft werden.
 - Dirk Schütz erläutert, die DB Netz AG berichte als Vorhabenträgerin über den vom Bundestag geforderten Variantenvergleich und bringe die Variante 4B in das Raumordnungsverfahren ein. Forderungen zu anderen Varianten als der Vorzugsvariante schlossen sich daher von der Logik aus, da diese auch in den weiteren Verfahren (zum Beispiel Planfeststellung) Gegenstand sein können. Davon unbenommen obliege es der Region, ob und welcher Art Forderungen zur Strecke Altenbeken-Northeim-Nordhausen eingebracht werden sollen. Die DB Netz AG habe die Teilnehmenden des Runden Tisches über die Ergebnisse der angestellten Untersuchungen informiert. Auf Basis dieser Ergebnisse werde die DB Netz AG ihre rechtliche Bewertung zu den Kernforderungen abgeben. Ähnlich würde sicher auch das EBA in seiner Stellungnahme argumentieren. Eine darüber hinausgehende Bewertung über die Sinnhaftigkeit einer solchen Forderung stehe ihm nicht zu.

Ergebnis: Die Moderation fasst das von der DB Netz AG vorgeschlagene Vorgehen gemäß Folie 7 zur Erarbeitung der Forderungen für die Parlamentarische Befassung zusammen, von Seiten der Teilnehmenden werden keine Einwände vorgebracht.

2.1 Lärmschutz

Gemäß der seitens des Runden Tisches schon mehrfach vorgetragenen Forderung nach Lärmschutz an der Bestandsstrecke stellt Dirk Schütz einen Vorschlag zur Erarbeitung einer Kernforderung zu diesem Thema am Beispiel von Espenau vor (Folie 10). Die Kernforderung sollte sich, so der Vorschlag, auf die Grenzwerte für das freiwillige Programm „Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ oder der Lärmvorsorge nach 16. BImSchV beziehen. Mit diesem Vorgehen könne sichergestellt werden, dass sich die Kernforderung der Region am gesetzlichen Rahmen orientiere und keine willkürliche Forderung aufgestellt werde. Dies sei vor allem für die Rechtsicherheit eines später notwendigen Planbeschlusses zum Bau der Lärmschutzwände relevant. Nach diesem Vorschlag würde die DB Netz AG dem Runden Tisch Schallisophonkarten gemäß der entsprechenden Grenzwerte vorlegen, aus denen sich die jeweils notwendige Höhe der Lärmschutzwände ableiten lasse. Es handele sich hierbei nicht um ein offizielles Schallgutachten, dafür gebe es vom Bund keine finanziellen Mittel, ein solches sei jedoch für das vorgeschlagene Vorgehen auch nicht erforderlich.

Fragen und Diskussion

Diskussion: Lärmschutzwände

- Ein:e Teilnehmer:in erinnert für die Gemeinde Fulda daran, dass man dieses Prozedere beim Bau der Neubaustrecke schon einmal durchgemacht habe, doch der Lärmschutz, der damals berechnet worden sei, reiche bei höherem Verkehrsaufkommen nicht mehr aus. In der Ortsdurchfahrt am Bahnhof sei ein Altenwohnheim gebaut worden, hier gebe es vermehrt Beschwerden der Bewohner:innen. Der/die Teilnehmer:in möchte wissen, wo hier für das Projekt Kurve Kassel die Grenze zwischen der Neubau- und Bestandsstrecke angenommen würde.
 - Dirk Schütz erklärt, die komplette Ortsdurchfahrt in Ihringshausen liege an der Bestandsstrecke, das heißt in dem Bereich, in dem Lärmschutz nur übergesetzlich bewilligt werden könne. Für Altenwohnheime sei, sofern die Kommune dies im Bebauungsplan ausgewiesen habe, ein niedrigerer gesetzlicher Grenzwert anzusetzen, als für Wohn- bzw. Gewerbegebiete. Entsprechend berücksichtige der unterbreitete Vorschlag ein differenziertes Vorgehen für die jeweils in den Bebauungsplänen festgesetzten Gebietstypen mit den dazugehörigen Grenzwerten.
 - Marco Rasbieler ergänzt, die Diskussion um Lärmschutzwände sei sehr diffizil, weil es immer wieder vorkomme, dass Anwohner:innen Lärmschutzwände auf Grund der damit verbundenen Verschattungen und/oder Sichteinschränkungen abgelehnten, entsprechend müsse man bei der Erarbeitung von Forderungen sorgfältig begründen und abwägen.
- Ein:e Teilnehmer:in bekräftigt, Ziel müsse sein, Anwohner:innen an der Bestands- und Neubaustrecke gleichzustellen, die Betroffenheit sei dieselbe. Aus seiner/ihrer Sicht sollte man sich primär auf die Lärmvorsorge anstatt der Lärmsanierung fokussieren.

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob denn im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ein Schallschutzgutachten vorgelegt würde.
 - Dirk Schütz führt aus, ein solches Schallschutzgutachten werde erst im Rahmen der Planfeststellung erstellt und auch dann nur dort, wo es notwendig sei (wie z.B. für die Neubaustrecke oder die beschlossene Kernforderungen).

Diskussion: Zugzahlen

- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, welche Zugzahlen der Grenzwertbetrachtung zugrunde gelegt werden. Die Zugzahlen aus der Prognose 2030 seien nicht ausreichend, es müssten höhere Zugzahlen zugrunde gelegt werden. In diesem Zusammenhang wird auf zukünftige Prognosen verwiesen und darum gebeten, dass man diese im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigen soll.
 - Dirk Schütz erläutert, man habe keine anderen Zugzahlen als die aus der Prognose 2030. Die Zugzahlen der Prognose 2030 stellten die verbindliche Planungsgrundlage dar. Mit jeder neuen Prognose änderten sich die Zugzahlen natürlich, die Planung könne jedoch nicht unbegrenzt aufgeschoben werden. Zu jedem Planungsschritt würden die aktuellen Zugzahlen verwendet. Es sei entsprechend davon auszugehen, dass zur Planfeststellung neue Zugzahlen zu verwenden seien. Sofern die Region wolle, dass die DB Netz AG über die Zugzahlen 2030 hinausgehende Berechnungen anstellt, bittet Dirk Schütz die Teilnehmenden um einen Vorschlag dazu, welche Zahlen man der Berechnung zugrunde legen solle. Von Seiten der Teilnehmenden seien hierzu bei früheren Runden Tischen ja bereits Vorschläge gemacht worden. Es müsse allerdings gut begründet werden, welche Zugzahlen man der Berechnung zugrunde lege. Dies müsse zum einen den Bundestag überzeugen, zum anderen müssten diese der Planrechtfertigung genügen. Wenn am Ende rauskäme, dass die „falschen“ (zum Beispiel zu hohe) Zugzahlen angenommen worden seien, erhöhe das das Risiko bei einer Plangenehmigung zu scheitern. Die Lärmschutzwände könnten dann nicht realisiert werden, unabhängig von einem möglichen Finanzierungsbeschluss des Bundestages.
 - In diesem Zusammenhang müsse man sich auch darauf verständigen wie mit den unterschiedlichen Streckenabschnitten umgegangen werden solle, führt Dirk Schütz weiter aus. Auf der Strecke 2550 nähmen die Zugzahlen 2030 gegenüber heute zu, auf der Strecke 1732 hingegen würden die Zugzahlen abnehmen. Auch hier müsse ein eventuell unterschiedliches Vorgehen (Verwendung der Zugzahlen 2030 bzw. der Ist-Zugzahlen) gut begründet und verständlich gemacht werden.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt wann man denn mit neuen Zugzahlen rechnen könne?
 - Dirk Schütz erklärt, für die Parlamentarische Befassung sei noch nicht mit neuen Zahlen zu rechnen, seines Wissens nach lägen diese nicht vor 2024/2025 vor.

- Ein:e Teilnehmer:in äußert Bedenken bezüglich des vorgelegten Zeitplanes. In den kommunalen Parlamenten solle man jetzt etwas beschließen, habe aber keine vernünftige Datengrundlage. Man könne keine sinnvolle Entscheidung treffen, wenn man die Betroffenheit zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Projektes nicht kenne. Es sollte stattdessen auf valide Zahlen gesetzt werden.
 - Dirk Schütz erwidert, eine neue Zugzahlenprognose läge, frühestens 2024/2025 vor. In diesem Zusammenhang verweist er erneut darauf, dass Planungen bis dahin nicht einfach ausgesetzt werden könnten und auf Basis der aktuellen und damit verbindlichen Eingangsgrößen/Parameter durchzuführen seien. Eventuell könne man sich jetzt etwas mehr Handlungsspielraum verschaffen, indem höhere Zugzahlen angenommen würden, woraus sich die Forderung nach einer höheren Lärmschutzwand begründen ließe. Wenn für das Planfeststellungsverfahren die neuen Zugzahlen vorlägen, müssten diese ohnehin verwendet werden.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, die Kurve Kassel sei als Zukunftsprojekt, als das es hier dargestellt werde, angesichts der bevorstehenden Verkehrswende viel zu klein. Es habe in Deutschland noch nie einen so enormen Zuwachs gegeben, wie er jetzt durch die angestrebte Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene vor dem Hintergrund des Klimawandels zu erwarten sei.
 - Dirk Schütz erläutert, dies sei eine Grundsatzdiskussion, es müssten jedoch viele Rädchen ineinandergreifen. Das Eisenbahnnetz in Deutschland sei sehr dicht, genauso wie die Besiedelung des Landes. Man könne daher nicht einfach eine Linie von Hamm nach Halle ziehen und eine neue Strecke bauen. Vielmehr suche man innerhalb des Gesamtsystems den kürzesten und für den Kunden attraktivsten Laufweg, um einen Engpass zu entlasten. Dafür sei die Umfahrung des Rangierbahnhofs in Kassel ein guter Baustein. Die Bahn aber auch der Bundesgutachter gingen davon aus, dass sich der West-Ost-Verkehr nicht so massiv verändern werde, der Schwerpunkt werde in Deutschland nach wie vor auf dem Nord-Süd-Verkehr liegen. Dies ergebe sich aus der Quelle-Ziel-Betrachtung und der dort produzierten oder verarbeiteten Waren.
 - Marco Rasbieler regt an, die in der Parlamentarischen Befassung liegenden Chancen in den Blick zu nehmen. Er gehe davon aus, dass die Kurve Kassel für Anwohner:innen an der Bestandsstrecke eine Chance biete, mehr Lärmschutz zu bekommen als ohne das Projekt denkbar wäre. Er rät daher dazu an, mit den Zahlen zu arbeiten, die vorliegen.
- Ein:e Teilnehmer:in appelliert an die DB Netz AG, sich zum Wohle der Region konstruktiv einzubringen, indem Probleme bereits aus der Planung heraus gelöst würden und nicht mehr über die Parlamentarische Befassung adressiert werden müssten.
 - Dirk Schütz erklärt, man versuche gemeinsam mit der Region gute Lösungen zu finden. Aber es sei unlauter Versprechungen zu machen, die nicht einzuhalten seien. Im

Bundestag säßen 732 Abgeordnete, die überzeugt werden müssten. Um hier erfolgreich zu sein, brauche man gute Begründungen. Deshalb mache die DB Netz AG auf die Fallstricke aufmerksam. Änderungen an der Variante selbst löse nicht die hier aufgeworfenen Fragen an den Zulaufstrecken.

Ergebnis: Der Runde Tisch fordert die DB Netz AG auf, Schallisophonenkarten aufgrund der Zugzahlen 2030 für die Strecke 2550 und Schallisophonenkarten aufgrund der aktuellen Zugzahlen sowie der Zugzahlen 2030 für die Strecke 1732 zu erstellen und den Kommunen zur weiteren Beratung zu übergeben. Sofern andere Zugzahlen als die der Prognose 2030 angenommen werden sollen, unterbreitet die Region einen Vorschlag bis Mitte Januar 2022.

2.2 Beseitigung von Bahnübergängen

Dirk Schütz stellt die Ergebnisse der Berechnung von Schließzeiten und -vorgängen an Bahnübergängen vor (Folien 11-15). Für die aktuelle Situation wurden die Zugzahlen 2021 zugrunde gelegt, da die Schranken das Jahr 2018 nicht mehr protokollieren. Hieraus entstehe der Region kein Nachteil, 2021 seien die Zugzahlen geringer gewesen. Für das Zukunftsszenario wurden die Zugzahlen auf Basis der Prognose 2030 zugrunde gelegt. Weiter stellt die Dirk Schütz den Vorschlag der DB für eine Wertungsmatrix zur Gewichtung verschiedener Kriterien vor. Wirtschaftlich sinnvolle Begründungen zur Beseitigung eines Bahnübergangs könnten demnach unter anderem Schul- und Rettungswege oder auch die Linienführung des ÖPNV sein (Folie 16).

Fragen und Diskussion

Diskussion: Verbesserungen an Bahnübergängen

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob man über Änderungen an der Technik Verbesserungen an den Bahnübergängen erreichen könnte.
 - Dirk Schütz erläutert, durch Technikverbesserungen könne leider keine ausreichende Erleichterung erzielt werden, da in jedem Fall die Zeit für den Bremsweg der Züge berücksichtigt werden müsse. Dieser müsse lang genug sein, sodass ein Zug bei einer Fehlermeldung vor der Schranke zum Halten käme.
- Ein:e Teilnehmer:in gibt zu bedenken, man müsse bei möglichen Unterquerungen oder Brücken in 600 oder 700 Meter Abstand zum Bahnübergang auf die Barrierefreiheit achten.
 - Dirk Schütz bekräftigt den Appell, eine alternative Querung müsse für alle Menschen möglich sein.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt für die Gemeinde Eberschütz, dass man bereits jetzt große Probleme mit langen Wartezeiten an Bahnübergängen habe und bei den gezeigten Schließzeiten auch noch die in der Zukunft längeren Züge bedacht werden müssten. Man habe große Sorge, dass beispielsweise eine notärztliche Versorgung zukünftig nicht mehr rechtzeitig gewährleistet werden könne. Zusätzlich gebe es einen erheblichen Pendler:innenverkehr, der ebenfalls stark betroffen wäre.

- Dirk Schütz führt aus, die längeren Züge ab dem Jahr 2030 seien bereits berücksichtigt worden. Die DB Netz AG halte ihre Berechnungen daher für zutreffend. Die analytisch ermittelten Schließzeiten seien mit den tatsächlichen Schließzeiten in Bezug auf die aktuelle Situation abgeglichen und auf Plausibilität geprüft worden. Bezüglich der Rettungswege habe man bereits Unterstützung vom Landkreis angefragt, um ein genaues Bild über die Wegeführung von Rettungsfahrzeugen zu bekommen. Die Probleme für den Pendler:innenverkehr in Eberschütz werde man bei der Bewertung berücksichtigen.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob auch die Bürgerinitiativen die Möglichkeit bekommen werden sich in die Erstellung der Bewertungsmatrix einzubringen?
 - Dirk Schütz erklärt, die Mitglieder der Bürgerinitiativen seien im Runden Tisch vertreten und könnten Einwendungen und Vorschläge hier einbringen und zu Protokoll geben. Das solle auch so bleiben. Die Ausarbeitung der Kernforderungen werde auch weiterhin am Runden Tisch diskutiert.
- Mehrere Teilnehmende bitten darum, dass die DB Netz AG sich eng mit dem NVV austausche. Man sehe hier Chancen, den Regionalverkehr zu stärken und in die Fläche zu bringen. Insbesondere in der Gegend nördlich von Hümme ließen sich Strecken und Haltepunkten reaktivieren. Die Kommunen im zulaufenden Bereich der Kurve Kassel sollten nicht nur die Lärmbelastung spüren, sondern auch etwas auf der Habenseite einbringen können.
 - Dirk Schütz rekapituliert, man habe sich in der Abstimmung mit dem NVV zu der Sensitivitätsbetrachtung darauf geeinigt, die Regiotram mit einem Viertelstundentakt und eine zusätzliche halbstündige Verbindung zwischen Kassel und Warburg mit Halten zwischen Hümme und Warburg anzunehmen. Dies sei auch mit den zusätzlichen Güterzügen der Kurve Kassel umsetzbar. Man habe sich darüber hinaus aber auch zur Infrastruktur und zu den geplanten Überholgleisen abgestimmt. Auch hier sei das Ergebnis gewesen, dass das geplante Überholgleise der Kurve Kassel nicht die mögliche Reaktivierung von Haltepunkten behindere.
- Ein:e Teilnehmer:in möchte wissen, ob bei den nun berechneten Schließzeiten zwischen Tag und Nacht unterschieden worden sei.
 - Dirk Schütz berichtet, in der Grafik sei nicht zwischen Tag und Nacht unterschieden worden, das könne man aber aus der Exceltabelle Minutengenau herauslesen und entsprechend auswerten. Diese wird im Nachgang auf der Homepage bereitgestellt. Die höheren Schließzeiten sollten durch die Regiotram aber tagsüber zu erwarten sein.
- Ein:e Teilnehmer:in fordert für die Gemeinde Grebenstein eine sichere Querungsmöglichkeit für Schüler:innen am Bahnübergang 14. Dieser Bahnübergang sei teilweise bis zu neun Minuten geschlossen, das provoziere gefährliche Querungen bei geschlossener Schranke. Zudem sei die Bahnunterführung der Gemeinde in der Vergangenheit teilweise wegen Hochwasser gesperrt gewesen.

- Dirk Schütz erklärt, Schulwege seien sicher ein gewichtiges Kriterium und in dem Vorschlag zur Bewertungsmatrix auch bereits aufgenommen. In Grebenstein sei die Konstruktion einer Über- oder Unterführung an der Stelle wahrscheinlich technisch nicht realisierbar. Eventuell könne man aber eine Quermöglichkeit für Fuß- und Radfahrer:innen durch einen Personentunnel am Bahnhof schaffen. Das wäre für Fußgänger eine Verbesserung, allerdings nicht für PKW und den landwirtschaftlichen Verkehr. Hier müsse man regional abwägen und entscheiden welche Bahnübergänge ggf. wie angepasst oder ersetzt werden könnten. Die DB Netz AG wird technisch dabei gerne unterstützen.
- Ein:e Teilnehmer:in fragt, ob es eine Störungsstatistik zu den Schließvorgängen an Bahnübergängen gebe.
 - Dirk Schütz erklärt, eine solche liege ihm nicht vor. Der Vergleich zwischen den Schließzeiten sei erstellt worden, indem der IST-Fahrplan auf den Zukünftigen Fahrplan hochgerechnet worden sei. Insofern seien für beide Zeitangaben ohne Störfälle gerechnet worden und die Werte somit vergleichbar.

Diskussion: Zeitplan

- Mehrere Teilnehmende schließen sich den bereits geäußerten Bedenken bezüglich des angestrebten Zeitplans an. Schon der Diskussionsbedarf dieser Sitzung des Runden Tisches lege nahe, dass der Zeitplan wahrscheinlich zu eng dimensioniert sei. Die Zielführung müsse eine gemeinsame Beschlussfassung sein. Doch hierzu bedürfe es der Zeit für Abstimmungen zwischen den Gemeinden.
 - Dirk Schütz antwortet, die DB Netz AG habe einen Vorschlag unterbreitet. Es sei klar, dass dieser in die Region passen müsse. Er werbe jedoch dafür, den Zeitplan nicht unnötig zu strecken. Die für eine Entscheidungsfindung benötigten Unterlagen werde den Teilnehmenden zeitnah zur Verfügung gestellt. Sollte sich herausstellen, dass weitere Zeitbedarf zur Abstimmung notwendig wäre, werde man sicher gemeinsam eine Lösung finden.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, es wirke so als ob die DB Netz AG den Teilnehmenden Forderungen vorgeben wolle. Es könne doch aber sein, dass im jetzt beginnenden Diskussionsprozess noch ganz andere Forderungen aufkämen, die auch Kernforderungen werden könnten.
 - Dirk Schütz erläutert, dass er die bereits mündlich oder schriftlich vorgetragene Kernforderungen der Region vorbereitet habe. Darüber hinausgehende Forderungen seien ihm nicht bekannt und habe er daher auch nicht vorbereiten können.
- Seitens der Teilnehmer wird bestätigt, dass weitere Forderungen noch nicht vorgetragen wurden.
- Ein:e Teilnehmer:in bekräftigt, beispielsweise müsse man eine Lösung für die Straßenführung der K35 finden, die nach aktueller Planung südwestlich von Mönchehof zweimal geschnitten werde. Dies könne ebenfalls eine Kernforderung werden.

- Dirk Schütz erläutert, aus seiner Sicht sei dies keine Forderung für die Parlamentarische Befassung. Die Wiederherstellung aller Straßenbeziehungen sei eine gesetzliche Forderung, daher müsse man dieses Thema im Rahmen der Vorplanung ohnehin betrachten. Dies betrifft ergänzend dazu weitere Wegebeziehungen für Fußgänger, Radfahrer und Landwirte. Am Runden Tisch würden neben den Themen der Parlamentarischen Befassung auch die Ergebnisse der Vorplanung vorgestellt, man könne dies also ganz normal hier im Gespräch diskutieren.
- Ein:e Teilnehmer:in erklärt, eine weitere Kernforderung könne sein, dass ÖPNV und Radverkehr in der Region gestärkt werden müssen, das habe zwar appellativen Charakter, sei aber dennoch wichtig.
 - Dirk Schütz bittet die Region darum, einen Vorschlag für eine solche Kernforderung zu machen.

TOP 3 Beantwortung Anfragen und offenen Punkte

Dirk Schütz berichtet, die DB Netz AG werde die Raumordnungsunterlage voraussichtlich am 15.12.2021 abgeben (Folie 18). Danach stelle man dem Runden Tisch die Unterlage gerne vorab passwortgeschützt als Download zur Verfügung. Sollte es Bedarf für weitere Informationen oder Erklärungen zu der Unterlage geben, könne man sich bei der Projektleitung melden.

Weiter stellt Dirk Schütz eine Optimierung der Streckenführung im Bereich Frommershausen vor (Folie 20).

TOP 4 Ausblick

Dirk Schütz gibt einen Ausblick auf die geplanten Termine für das kommende Jahr 2022 (Folie 22).

- Ein:e Teilnehmer:in fragt, warum die Bürgerinformationsveranstaltung, die für Herbst vorgesehen war, noch nicht stattgefunden habe?
 - Dirk Schütz erläutert, die Veranstaltung könne erst jetzt stattfinden, weil man die Vollständigkeitsprüfung des Regierungspräsidiums habe abwarten müssen. Auf Nachfrage erklärt er, dass die Veranstaltung vermutlich online stattfinden müsse.

TOP 5 Abstimmung gemeinsamer Botschaften

Dr. Hanna Seitz präsentiert einen Vorschlag für gemeinsame Botschaften aus Sicht der DB Netz AG. Es folgt eine gemeinsame Anpassung des Textes. Im Ergebnis werden folgende Botschaften festgehalten:

- Am 17. November 2021 fand die 11. Sitzung des Runden Tisches zum Bahnprojekt Kurve Kassel in hybridem Veranstaltungsformat in der Mehrzweckhalle Vellmar-Frommershausen sowie als Online-Konferenz statt.

- Die DB Netz AG informierte über den aktuellen Stand des Raumordnungsverfahrens, Inhalt und Ablauf der Parlamentarischen Befassung im Deutschen Bundestag sowie deren Vorbereitung in den kommunalen Parlamenten. Die Parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag zum Bahnprojekt Kurve Kassel wird voraussichtlich 2023 stattfinden.
- Die Teilnehmenden des Runden Tischen stimmten sich mit der DB Netz AG über ein mögliches Vorgehen zur Vorbereitung der Parlamentarischen Befassung und Erarbeitung der übergesetzlichen Forderungen der Region zur Vorzugsvariante ab. Die zentrale Institution zur Erarbeitung der regionalen Forderungen soll hiernach der Runde Tisch sein. Seitens der DB Netz AG wurden fachliche Beratung und organisatorische Unterstützung zugesichert.
- Der 12. Runde Tisch wird am 7. März 2022 stattfinden.

Dr. Hanna Seitz verabschiedet die Teilnehmenden und bedankt sich für die konstruktive Zusammenarbeit. Marco Rasbieler bedankt sich für die vertrauensvolle Atmosphäre und wünscht einen schönen Abend.